



# भारत का राजपत्र

## The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 66]

नई दिल्ली, शुक्रवार, मई 6, 2005/वैशाख 16, 1927

No. 66]

NEW DELHI, FRIDAY, MAY 6, 2005/VAISAKHA 16, 1927

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 3 मई, 2005

सं. टीएएमपी/23/2005-टीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, मुख्य मार्ग कन्टेनर पोतों पर पैकेज मैरिन चार्ज वापिस लेने हेतु तृतीकोरिन पत्तन न्यास टीपीटी से प्राप्त प्रस्ताव को इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार अनुमोदन प्रदान करता है।

अनुसूची

प्रकरण सं. टीएएमपी/23/2005-टीपीटी

तृतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी)

आवेदक

आदेश

(अप्रैल 2005 के 25 वें दिन पारित)

यह प्रकरण मुख्य मार्ग कन्टेनर पोतों पर इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 17 मार्च 2003 के अपने आदेश द्वारा पहले अनुमोदित पैकेज पोत प्रमार वापिस लेने हेतु तृतीकोरिन पत्तन न्यास टीपीटी से प्राप्त प्रस्ताव के बारे में है।

2. इस प्राधिकरण ने दिनांक 17 मार्च 2003 के अपने आदेश सं. टीएएमपी/87/2002-टीपीटी द्वारा, मुख्य मार्ग कन्टेनर पोतों के लिए पैकेज मैरिन चार्ज 1 अप्रैल 2003 से पुनः लागू करने हेतु टीपीटी के प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान किया था। तत्पश्चात् इस प्राधिकरण ने कथित आदेश में कुछ प्रावधानों को संशोधित करते हुए 22 अक्टूबर 2003 को एक और आदेश पारित किया।

3. टीपीटी ने, निम्नलिखित मुख्य आधारों पर पैकेज मैरिन चार्ज वापिस लेने का प्रस्ताव किया है :

(i) मुख्य मार्ग कन्टेनर पोतों के लिए कन्सेशनल (रियायती) पैकेज मैरिन चार्ज प्राधिकरण के अनुमोदन से 1 अप्रैल 2003 से लागू किया गया था।

उस विशेष समय पर, (28 अगस्त 2003 का) आदेश जिसमें यह स्पष्ट किया गया था कि अनुमोदित दरें उच्चतम दरें हैं, और छूट न्यूनतम स्तर की हैं और पत्तन स्तर पर कटौती / छूट प्रदान करने के लिए अधिकार (छूट) प्रदान करने वाला आदेश प्राधिकरण द्वारा पारित नहीं किया गया था।

(ii) तत्पश्चात्, नौवहन मंत्रालय ने, कोलम्बो पत्तन में प्रचलित स्तर तक विशिष्ट यात्राओं पर (निकले) 1800 टीर्ह्य से अधिक क्षमता वाले मुख्य मार्ग कन्टेनर पोतों के लिए पोत संबंधी प्रमार घटाने हेतु टीपीटी के प्रति एक निदेश जारी किया था। इस निदेश का पालन करते हुए, मंत्रालय द्वारा विनिर्दिष्ट यात्रा पर निकले मुख्य मार्ग कन्टेनर पोतों के लिए पोत संबंधी प्रमार इस शर्त पर, 1 जुलाई 2004 से 25% घटा दिए गए थे कि पत्तन द्वारा 6 माह के बाद समीक्षा की जाएगी या मंत्रालय द्वारा कोई अन्य निदेश जारी किया जाएगा, इनमें से जो भी पहले हो।

- पोत संबंधी प्रमारों में इस कमी ने टीएमपी द्वारा अनुमोदित पैकेज मैरिन चार्ज लागू करने को निष्प्रभ कर दिया चूकि यह पैकेज मैरिन प्रमार से उपलब्ध रियायत की अपेक्षा व्यापार जगत द्वारा कहीं अधिक अनुकूल पाई गई थी।
- (iii) पोत संबंधी घटे हुए प्रमारों को लागू कर देने से पत्तन को होने वाले लाभों की जांच पड़ताल की गई है और पत्तन द्वारा वाणिज्यिक निर्णय लिया गया है कि प्रदत्त अतिरिक्त रियायत ने न तो प्रदत्त रियायत के अनुरूप अतिरिक्त रूप से पोतों को आकर्षित किया और न ही पोतों से संबंधित आय में कोई वृद्धि हुई है।
- (iv) इस मामले को, पोत परिवहन, सड़क यातायात और राजमार्ग मंत्रालय के अंतर्गत नौवहन विभाग के पास उसकी सलाह के लिए भेजा गया था। मंत्रालय ने अपने पत्र सं. पी आर -14011/2/2004-पीजी दिनांक 15 फरवरी 2005 के माध्यम से पत्तन को सलाह दी कि वह वाणिज्यिक रूप से सशक्त सिद्धांतों पर नए सिरे से निर्णय ले।
- अतएव टीपीटी के न्यासी मंडल ने मुख्य मार्ग कन्टेनर पोतों को पोत संबंधी प्रमारों में प्रदत्त रियायत को 1 अप्रैल 205 से वापिस ले लेने का निर्णय लिया है।
- (v) उपरोक्त स्थिति को देखते हुए और यह मानते हुए कि प्राधिकरण द्वारा निर्धारित वर्तमान प्रशुल्क उच्चतम स्तर का है और पोतों को यह अधिकार (या छूट) है कि वे उनमें कटौतीयाँ प्रदान करें या प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर की अधिकतम सीमा के भीतर प्रदत्त कटौती को वापिस ले ले, प्राधिकरण को, टीएमपी द्वारा अनुमोदित पैकेज मैरिन चार्ज को जारी रखना अपेक्षित नहीं लगा।
- (vi) अतएव, इसने अपने वर्तमान दरमान की अनुसूची 2.8 अध्याय-॥ पोत संबंधी प्रमार में से, मुख्य मार्ग कन्टेनर पोतों के लिए पैकेज मैरिन चार्ज को हटाने के लिए प्राधिकरण से अनुरोध किया है।

4.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, प्रस्ताव पीएसए एसआईसीएएल टर्मिनल लिमिटेड पीएसए एसआईसीएएल और संबद्ध उपयोगकर्ता संगठनों के पास उनकी टिप्पणी के लिए भेजा गया था।

4.2. पीएसए एसआईसीएएल तथा उपयोगकर्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियाँ टीपीटी को उसकी राय के लिए भेजी गई थीं। हमें टीपीटी से इस विषय में अभी कोई प्रत्युत्तर नहीं मिला है।

5. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रिया, इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड पर उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों का सारांश संबंधित पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये विवरण हमारे वैबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं।

6. इस प्रकरण पर कार्रवाई करने के दौरान एकत्रित सूचना की समग्रता के सदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है:
- (i) टीपीटी के अनुरोध पर वर्तमान पैकेज मैरिन चार्ज को इस प्राधिकरण द्वारा 1 अप्रैल 2003 से अनुमोदन प्रदान किया गया था। जैसाकि टीपीटी ने उल्लेख किया है कि इस प्राधिकरण द्वारा उस समय तय की गई दरे 'पत्तन न्यासों के लिए दरे' थीं और प्रशुल्क को थोड़ा बहुत घटाने के लिए भी इस प्राधिकरण के अनुमोदन की जरूरत होती थी। उस समय प्रचलित इस व्यवस्था को देखते हुए, इस प्राधिकरण के अनुमोदन से, मुख्य मार्ग कन्टेनर पोतों के लिए पैकेज मैरिन चार्ज लागू किया गया था।
- तत्पश्चात्, (तत्कालीन) नौवहन मंत्रालय से प्राप्त निदेशों के अनुपालन में, इस प्राधिकरण ने अपने वाणिज्यिक विवेक के आधार पर अपेक्षाकृत कम दरें लगाने या अधिक छूट प्रदान कर लचीलापन प्रदान करते हुए 28 अगस्त 2003 को एक आदेश पारित किया।
- (ii) तृतीकोरिन स्टीमर एजेन्ट्स एसोसिएशन (टीएसएए), दि हिंडियन चैम्बर्स ऑफ कार्मस एंड इन्डरेंट्री (आईसीसीआई) और पीएसए एसआईसीएएल टर्मिनल्स लिमिटेड (पीएसए-एसआईसीएएल) जैसे कुछ उपयोगकर्ताओं ने इन पैकेज मैरिन चार्ज को वापिस लेने के खिलाफ आपत्ति उठायी है।
- यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि टीपीटी ने मुख्य मार्ग कन्टेनर पोतों के विषय में पोत संबंधी प्रमार, कोलम्बो पत्तन में प्रचलित स्तर तक घटाने हेतु मंत्रालय से प्राप्त एक विशिष्ट निदेश के अनुपालन में महापत्तनों को प्रदत्त लचीलेपन का उपयोग किया था और मुख्य मार्ग कन्टेनर पोतों के विषय में पोत संबंधी प्रमारों को 1 जुलाई 2004 से 25% घटा दिया है। पहले लागू किए गए पैकेज मैरिन चार्ज की तुलना में व्यापार-जगत को घटे हुए पोत संबंधी प्रमार कथित रूप से अधिक अनुकूल लगे थे। पिछले नौ माह से टीपीटी द्वारा प्रदत्त रियायत पैकेज मैरिन चार्ज द्वारा समाविष्ट स्तर से अधिक थी।
- यहाँ यह नोट करना महत्वपूर्ण होगा कि कोई भी प्रशुल्क प्रोत्साहन योजना अनिश्चित समय तक जारी नहीं रह सकती। टीपीटी ने स्थिति की समीक्षा पर यह महसूस किया कि प्रदत्त रियायतों के कारण इसके पत्तन पर आने वाले अतिरिक्त पोत प्रदत्त रियायत के स्तर के अनुरूप नहीं हैं। पत्तन की पोत संबंधी आय भी, कथित रूप से बढ़ी नहीं है। यदि यह स्थिति दीर्घकाल तक जारी रहती है तो मुख्य मार्ग कन्टेनर पोतों की घाटा-पूर्ति करने वाले अन्य पोत अनिवार्य हो जाएंगे। शायद, इस व्यवस्था को, जो अधिक तर्क संगत नहीं है, अनुभव करने में सरकार ने भी, तत्पश्चात पत्तन को वाणिज्यिक सिद्धांतों पर नए निर्णय लेने की सलाह दी है।

दरमान में प्रशुल्क (दरमान) को सेवा प्रदान करने की कुल लागत के संदर्भ से निर्धारित किया जाता है। यदि जरूरी हो, प्रशुल्क नियामक दरमान में प्रदत्त बुनियादी दरों को कम कर सकता है जो सावधिक अन्तराल पर की गई सामान्य समीक्षा में ही संभव है। अधिसूचित प्रशुल्क पर कोई कटौती। छूट प्रदान करना पूरी तरह से पत्तन प्राधिकरण का वाणिज्यिक विवेक है। इस स्थिति को देखते हुए, यह प्राधिकरण वाणिज्यिक विवेक के आधार पर टीपीटी के अनुरोध को स्वीकार करता है।

(iii) वर्तमान में प्रबलित प्रशुल्क ढांचा व्यवस्था के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरें उच्चतम स्तर की हैं और छूट न्यूनतम स्तर की हैं। असत्र, महापत्तन यदि ऐसा चाहें तो उन्हें इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दर से कम दर पर प्रशुल्क लेने का या इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दर से अधिक दर पर छूट देने का लचीलापन (अधिकार) है। पोत परिवहन, सड़क मार्ग परिवहन और राज मार्ग मंत्रालय द्वारा हाल ही में घोषित संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शी भी महापत्तनों / प्राइवेट टर्मिनल्स को, अधिक कार्य निष्पादन (पोत यातायात) को आकर्षित करने के लिए अवरोही दरमान अपनाने का अधिकार प्रदान करता है। इस उपलब्ध अधिकार के कारण, जैसाकि टीपीटी ने ठीक ही उल्लेख किया है कि वह बाजार के उत्तर-चढ़ाव को व्यान में रखते हुए अपने वाणिज्यिक विवेक के आधार पर, जहाँ कहीं आवश्यक हो, अधिसूचित दरों को घटा सकता है। इस नजरिए में देखने पर नियामक द्वारा पत्तन पर एक अलग रियायती प्रशुल्क लादने की आवश्यकता नहीं है।

यहाँ यह ध्यान देने योग्य बात है कि इस प्राधिकरण ने पत्तन के अनुरोध पर कोच्चिं पत्तन न्यास में कन्टेनरों पर लागू मात्रा कटौती योजना (वोल्यमू डिस्काउंट र्स्कीम) वापिस लेने की हाल ही में अनुमति प्रदान की है। संयोगवश, विशाखापत्तनम पत्तन न्यास ने भी पैकेज मैरिन चार्ज के लिए रियायती प्रशुल्क वापिस लेने हेतु हाल ही में ऐसा ही अनुरोध किया है जिसे एक अलग आदेश द्वारा मान लिया गया है।

(iv) टीपीटी ने अपना प्रस्ताव पिछले प्रमाव 1 अप्रैल 2005 से अनुमोदित करने का अनुरोध किया है। इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सामान्यतः भावी प्रमाव से पारित किए जाते हैं। प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित मार्गदर्शी भी, जब तक अपवादीय परिरिक्षणों की माग न हो, आदेश के भावी समय से क्रियान्वयन का प्रावधान करते हैं। वर्तमान प्रकरण में, यह योजना वित्तीय वर्ष के आधार पर चलती है। इस योजना को चालू वित्तीय वर्ष में लागू न रखने के लिए, इसे अनिवार्यतः, पिछले प्रमाव 1 अप्रैल 2005 से ही निष्प्रभावी करने को अनुमोदन प्रदान करना होगा।

7. परिणामस्वरूप, और ऊपर दिए हुए कारणों से, और समग्र वित्तार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण, मुख्य मार्ग कन्टेनर पोतों के लिए प्रबलित पैकेज मैरिन चार्ज को वापिस लेने हेतु टीपीटी के प्रस्ताव को 1 अप्रैल 2005 से अनुमोदन प्रदान करता है। तदनुसार टीपीटी के दरमान में से इस विषय में, आनुषंगिक प्रावधान हटाए जाते हैं।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/2005-असा.]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

Mumbai, the 3rd May, 2005

No. TAMP/23/2005-TPT.—In exercise of the powers conferred by Section 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal received from the Tuticorin Port Trust (TPT) for withdrawal of package marine charges on mainline container vessels as in the Order appended hereto.

### SCHEDULE

Case No : TAMP/23/2005-TPT

Tuticorin Port Trust (TPT)

Applicant

### ORDER

(Passed on this 25th day of April 2005)

This case relates to a proposal received from the Tuticorin Port Trust (TPT) for withdrawal of the package marine charges on mainline container vessels approved by this Authority earlier vide its Order dated 17 March 2003.

2. This Authority vide its order number TAMP/87/2002-TPT dated 17 March 2003 had approved the proposal of TPT for re-introducing package marine charges for main line container vessels w.e.f. 1 April 2003. Subsequently, this Authority had passed another Order on 22 October 2003 amending certain provisions in the said Order.

3. The TPT has proposed to withdraw the package marine charges on the following main grounds:

- (i). Concessional package marine charge was introduced for mainline container vessels with effect from 1 April 2003 with the approval of the Authority.

At that point of time, the Order (dated 28 August 2003) clarifying that the rates approved are ceiling rates and rebates are floor level; and granting flexibility to port to offer discount/rebate at the port level was not passed by the Authority.

- (ii). Subsequently, the Ministry of Shipping has issued a direction to the TPT to reduce the vessel related charges of mainline container vessels of more than 1800 TEUs capacity on specific voyages to the level prevalent in Colombo port. In compliance with this direction, the vessel related charges for main line container vessels on the voyage specified by the Ministry were reduced by 25% with effect from 1 July 2004 subject to a review by the port after six months or any other direction from the Ministry whichever is earlier.

The reduction in the vessel related charges nullified the application of the package marine charges approved by the TAMP as it was found more favourable to the trade than the concession available from the package marine charge.

- (iii). The benefits arising to the port due to introduction of reduced vessel related charges has been examined and the port has come to a commercial decision that the additional concession offered did not generate additional call of vessels commensurate with the concession offered nor there has been any increase in the vessel related income.

- (iv). This matter was referred to the Department of Shipping, under Ministry of Shipping, Road Transport and Highways seeking their advice. The Ministry vide their letter No. PR-14011/2/2004-PG dated 15 February 2005 has advised the port to take fresh decision based on commercially sound principles.

The Board of Trustees of the TPT have, therefore, decided to withdraw the concession offered to mainline container vessels in vessel related charges with effect from 1 April 2005.

- (v). In view of the above position, and also recognising that the existing tariff prescribed by the Authority are ceiling level and the ports have the flexibility to offer discounts or withdraw the discount within the ceiling limit of TAMP approved rate, the continuance of package marine charges approved by TAMP is not found warranted.

- (vi). It has, therefore, requested the Authority to delete the package marine charges for mainline container vessels prescribed in its existing Scale of Rates in Schedule 2.8, Chapter II - Vessel Related Charges with effect from 1 April 2005.

4.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal was forwarded to the PSA SICAL Terminals Limited (PSASICAL) and the concerned users organisations seeking their comments.

4.2. Comments received from the PSA SICAL and the user organisations were forwarded to TPT seeking their comments. We have not received any response from the TPT in this regard.

5. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

6. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

(i). The existing package marine charge was approved by this Authority w.e.f. 1 April 2003 at the request of the TPT. As pointed out by the TPT, the rates fixed by this Authority then were 'the' rates for the port trusts and even any reduction of tariff required approval of this Authority. In view of this arrangement existed then, the package marine charge for main line container vessels was introduced with the approval of this Authority.

Subsequently, in compliance with the direction from the (then) Ministry of Shipping, this Authority had passed an Order on 28 August 2003 giving the flexibility to the major ports to charge lower rates or to offer higher rebates based on their commercial judgment.

(ii). Some of the users like the Tuticorin Steamer Agents Association (TSAA), the Indian Chamber of Commerce and Industry (ICCI) and PSA SICAL Terminals Limited (PSA SICAL) have raised objection against withdrawal of this package marine charge.

It is relevant to mention that the TPT in compliance with a specific direction from the Ministry to reduce the vessel related charge in respect of main line container vessels to the level prevalent in Colombo Port had exercised the flexibility offered to the major ports and reduced the vessel related charges in respect of main line container vessels by 25% w.e.f. 1 July 2004. Reduced vessel related charges were reportedly found to be more favourable to the trade in comparison to the package marine charge earlier introduced. The concession offered by the TPT for the last nine months was, therefore, more than the level envisaged by the package marine charge.

It may be significant to note that no tariff incentive scheme can run indefinitely. The TPT on a review of the position has observed that the additional vessels calling at the port on account of the concessions offered do not commensurate to the level of concessions offered. The vessel related income of the port is also not reported to have increased. If this situation continues on a long run, the other vessels cross-subsidising main line container vessels will become inevitable. Perhaps, in realisation of this not-so-reasonable arrangement, the Government has also subsequently advised port to take fresh decisions on commercial principles.

Tariff in the Scale of Rates (SOR) are fixed with reference to overall cost of providing the service. If necessary, the Tariff Regulator can reduce the basic rates in the SOR which is possible only at the general review conducted at periodic intervals. Offering any discount over the notified tariff is solely a commercial judgment of a port authority. In view of this position, this Authority accepts the request of the TPT based on its commercial judgment.

(iii). As per the present tariff setting arrangement in vogue, the rates prescribed by this Authority are ceiling level and rebates are floor level. The major ports, therefore, have the flexibility to charge lower tariff or offer higher rebates than the level prescribed by this Authority, if they so desire. The revised tariff guidelines recently announced by the Ministry of Shipping, Road, Transport & Highways (MSRTH) also provide the flexibility to major ports / private terminals to adopt sliding scale of rates to motivate greater performance. Because of this flexibility available, as correctly pointed out by the TPT, it can reduce the notified rates wherever necessary based on its commercial judgment keeping in view the market dynamics. Viewed from this perspective, a separate concessional tariff need not be imposed on the port by the Regulator.

It is noteworthy that this Authority had recently allowed withdrawal of the volume discount scheme on containers at the Cochin Port Trust at the request of the port. Incidentally, even the Visakhapatnam Port Trust has recently made a similar request for withdrawal of the concessional tariff for package marine charge which has been approved by this Authority in a separate Order.

(iv). The TPT has requested to approve its proposal with retrospective effect from 1 April 2005. The Orders passed by this Authority are generally with prospective effect. The revised guidelines for tariff fixation also provide for prospective implementation of the Order unless under exceptional circumstances.

In the instant case, the scheme operates on financial year basis. Making the scheme inapplicable for the current financial year 2005-06 will inevitably warrant retrospective approval from 1 April 2005.

7. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the proposal of the TPT for withdrawal of the existing package marine charges for main line container vessels w.e.f. 1 April 2005. Accordingly, the relevant provisions in the Scale of Rates of the TPT in this regard are deleted.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT/III/IV/143/2005-Exty.]